Nr. 12. Kraków, 20. sierpnia 1903. Rok I.

# NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY

WYCHODZI 5. I 20. KAŻDEGO MIESIĄCA

Adres redakcyi i administracyi: **Kraków, ulica Szpitalna l. 17, parter.**

Prenumerata roczna 6 K, półroczna 3 K, kwartalna 1 K 50 h. Pojedynczy numer 30 halerzy.

Pojedyncze numera można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Plac Maryacki. Cena ogłoszeń według specyalnej umowy.

WYDAWCA I ODPOWIEDZIALNY REDAKTOR WIKTOR BACHOWSKI.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. prokuratora państwa po myśli § 493 p. k. orzekł, że zamieszczone w Nrze 11 czasopisma „Nowy Kolejarz" z dnia 5. sierpnia 1903 artykuł względnie ustępy artykułów pod tytułem: „Awans i posunięcie w płacy" od słów: „Zapatrywanie takie jest mylne" do słów: w kierunku podnoszenia się poziomu płac służbowych zawiera znamiona występku z § 300 u. k. że zakazuje się rozszerzania ustępu tego artykułu zatwierdza się zarządzoną przez c. k. prokuratoryę państwa konfiskatę pomienionego Nru a cały nakład takowego ma być zniszczonym, albowiem autor omawiając stosunki awansowe przy kolejach twierdzi że Dyrekcye kolejowe a w szczególności ich organa rozmyślnie czychają na zgubę osób przychodzących do awansu, psują sobie głowy aby odnośnemu osobnikowi zaszkodzić, a dostrzegłszy rzekome przewinienie starają się nadać swojemu nieuczciwemu postępowauiu pozory sprawiedliwości i legalności, a tem samem stara się autor pobudzić czytelników do pogardy i nienawiści przeciw władzom kolejowym i organom tychże. Równocześnie na wniosek c. k. prokuratoryi państwa stosownie do przepisu Nr. 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Nowy Kolejarz" aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma na pierwszej stronie takowego pod rygorem skutków z § 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy S. III. Kraków dnia 6. sierpnia 1903.

*Wawrausch.*

Do Redakcyi czasopisma „Nowy Kolejarz" na ręce odpowiedzialnego redaktora p. Wiktora Bachowskiego do rąk własnych w Krakowie Szpitalna 17 parter.

## Katastrofa pod Nowym Sączem.

Prasa galicyjska znieczulona kubanami na sprawy kolejowe, od niepamiętnych lat po raz pierwszy odezwała się głośniej na wiadomość o katastrofie pod Nowym Sączem. Nawet pisma konserwatywne i stańczykowskie, wypowiadały dosyć objektywne zapatrywania na przyczyny tej katastrofy, zaś pisma demokratyczne wszystkich odcieni, współzawodniczyły między sobą o fachowość dotyczących tej sprawy artykułów. I nie źle im się to udawało z małymi wyjątkami, dostrzegalnymi tylko dla kolejarzy, odnoszących w takich razach wrażenie, jak gdyby przy spożywaniu smacznej jakiej potrawy, niespodziewanie trafiło się na muchę, która popsuła całą przyjemność, jakiej doznawaliśmy przy spożywaniu tego dania. Bądź co bądź, dobrych chęci okazano tym razem bardzo wiele, co i tak dużo już znaczy, gdy się weźmie na wzgląd kaganiec, jaki samochcąc nałożyła sobie prasa, oddając swą niezawisłość za cenę kilku marnych kart wolnej jazdy i anonsów z rozkładami jazdy.

Nieszczęście to ochrzcili jedni „katastrofą pod Nowym Sączem," a drudzy „katastrofą pod Marcinkowicami", co w jednym jak i drugim wypadku obojętną jest rzeczą, a głównie o to chodzi kto zawinił? Horoszkiewicz, Hubel i Karliński służbę ciągle jeszcze pełnią, gdyż dotychczas zasuspendowano tylko konduktorów pociągu Nr 675 Danielskiego, Balcera i Cisowskiego, zwrotniczego w Nowym Sączu, przez którego zwrotnice wozy przebiegły ku Marcinkowicom i ściągnięto ze służby bez suspendacyi strażnika, który zatrzymał pociąg Nr 1216, jakoteż urzędnika ruchu Possingera przydzielono do magazynów. Suspendowani funkcyonaryusze wnieśli rekurs do ministerstwa kolejowego przeciw temu zarządzeniu, czują się bowiem w zupełności niewinnymi. Horoszkiewicz zawsze mądry dopiero po szkodzie, w Tarnowie już dostał odprawę od maszynisty Gruszeckiego, prowadzącego fatalny pociąg Nr 675. Przejeżdżając bowiem na miejsce katastrofy przez Tarnów, przywołał do siebie Gruszeckiego, a wypytując się o katastrofę, robił mu niedorzeczne uwagi na temat piasku i stania pociągu, co spowodowało Gruszeckiego do przypomnienia p. hofratowi, że i on także stał z pociągiem dworskim pod Tarnowcem.

Jako *corpus delicti* przytaczamy okólnik c. k. dyrekcyi kolejowej w Krakowie L. 51757/V z dnia 20 lipca 1900 r., z którego widocznem jest, według jakich zasad pociągi hamowano. Okólnik ten brzmi:

„Obliczanie godzinowego dla jazd służbowych i półsłużbowyhh (regie).

Spostrzeżono, że nie przestrzega się ściśle postanowień rozporządzenia normalnego L. 151 IV zbioru rozporządzeń z roku 1899, a odnoszących się do ekonomicznego prowadzenia ruchu przez odpowiednie obliczanie godzinowego dla funkcyonaryuszy służby pociągowej i przez obsadzanie pociągu personalem odpowiednio do rzeczywistych potrzeb „brutta" pociągowego, jako też manipulacyi przy przesuwaniu i wyładowaniu. Okazało się, że personal prowadzi się jako jadący w służbie na takich przestrzeniach, na których brutto nie wymaga większego hamowania i gdzie niektóre przestrzenie półsłużbowo (regie) mogłyby być obsługiwane. (To znaczy: większość personalu pociągowego ma przebywać w wozie manipulacyjnym, aby się nazywało że nie jedzie w służbie tylko „regie," przez co o 3½ centa

mniej zaliczonem mu zostanie za każdą godzinę. p. r.). „Jestem zmuszony przypomnieć c. k. urzędom ruchu i c. k. urzędom stacyjnym z całym naciskiem powyższe rozporządzenie, dodając, że ma być ono podane do wiadomości wszystkim pp. urzędnikom ruchu i personalowi pociągowemu z należytem pouczeniem przy sposobności trzymania szkoły. Kierownikom pociągów należy w szczególności zwrócić na to uwagę, aby odpowiednio do tych postanowień prowadzili „dziennik jazdy" (Stundenpass), „dodatek A do dziennika jazdy" (Stundenpassbeilage) i „książeczkę godzinową" (Stundengeldbuch), z tem nadmienieniem, że każde uchybienie powyższemu rozporządzeniu, pociągnie za sobą najsurowsze kary.

Za c. k. dyrektora kolei państwowych:

*Szukiewicz.*"

I w samej rzeczy, kierowników pociągów smagano nielitościwie karami. I za co? Za to, że dla bezpieczeństwa ruchu pozwalano sobie pokryjomu obchodzić powyższe zarządzenia. Kilka takich dekretów karnych, doręczyliśmy swojego czasu posłowi dr. Ellenbogenowi, który też zrobił z nich użytek, przepowiadając już naprzód katastrofy w rodzaju obecnie omawianej katastrofy nowosądeckiej. Dla przykładu przytaczamy, pierwszy lepszy jaki mamy pod ręką, jeden z takich dekretów karnych wszystkich niepodobna bowiem ogłosić, tembardziej, że wszystkie były jednobrzmiące, a ilość ich była tak wielka, że posługiwano się litografowanymi formularzami, wpisując do nich tylko imię i nazwisko delikwenta, numero pociągu i wysokość grzywny, co widocznem jest z poniższego przykładu, w którym tekst drukowany *kursywą* bywał tylko dopisywany, reszta zaś była już gotową w setnych ilościach egzemplarzy. Można sobie z tego wyobrazić, jakie wesela urządzali sobie łapacze i jakim odbytem cieszyły się takie formularze. Oto jeden z przykładów:

„*L. 56.844/V.* C. k. dyrekcya kolei państwowych w Krakowie. Do konduktora *Stanisława Służewskiego.*

Skonstatowano, że jako kierownik pociągu prowadziłeś pan w służbie więcej hamowniczych, aniżeli wymagało tego faktycznie wypośrodkowane brutto. I tak: *przy pociągu Nr 91 dnia 22/8 901, między Podgórzem a Rzeszowem prowadziłeś pan o jednego hamowniczego za wiele.* Przez używanie więcej hamowniczych, aniżeli tego potrzeba wymagała, dopuściłeś się pan przekroczenia artykułu 71. instrukcyi Nr XX, albowiem każdemu pociągowi ma być dodanych tylu konduktorów w służbie, ilu ich potrzeba do hamowania pociągu według artykułu 49 tejże instrukcyi. Ponieważ zaś tłómaczenie pańskie nie usprawiedliwia pana dostatecznie, *przeto na rzecz XXIV 1. c. karze się pana 2 koronami.*

Za c. k. dyrektora *Szukiewicz.*"

Dopuszczono się tutaj wyrafinowanego oszustwa i bezwstydnej grabieży, cytując paragrafy odnoszące się zupełnie do czego innego, a które w tym wypadku odegrały rolę *„Filipa z Konopi."* Odnośny ustęp artykułu 71. instrukcyi XX w dosłownem brzmieniu niemieckim jest następujący: *„Jedem Zuge müssen MINDESTENS so viele Begleiter beigegeben werden, als zur Bedienung der laut Art. 49 erforderlichen Anzahl Bremsen nöthig sind."*

„(Każdemu pociągowi należy dodać NAJMNIEJ tylu konduktorów, ilu ich potrzeba do obsadzenia hamulców po myśli 49 artykułu)."

Przedewszystkiem gdzie tutaj, w tym przepisie, jest mowa o jakiemś włóczeniu konduktorów w wozie manipulacyjnym? Cytowanie zaś powyższego przepisu, celem włóczenia konduktorów w wozach pakunkowych i okradania ich na godzinowem, jest dla tego oszustwem, albowiem jak z samego zatytułowania już tego rozdziału jest widocznem *„Expedition uno Veikehr der Züge"* („Ekspedycya i ruch pociągów"), a następnie z zatytułowania art. 71. *„Beigabe der Zugsbegleiter zur den Zügen"* („Dodawanie obsługi pociągowej"), że jest tutaj mowa o obowiązkach urzędników ruchu na stacyach początkowych i dyspozycyjnych, którzy mają się postarać o takie obsadzenie pociągu personalem i w takiej liczbie, aby dany pociąg z danem bruttem we wszystkich warunkach konfiguracyi linii kolejowej, był należycie według artykułu 49. hamowany. Postanowienie zaś powyższe mieści się dlatego w instrukcyi dla personalu pociągowego, aby każdy konduktor i kierownik wiedział, z jakim personalem wolno mu opuścić stacyę dyspozycyjną albo początkową. Zresztą wszelkie wątpliwości pod tym względem, rozprasza § 35 instrukcyi ruchu (Nr XIX) obowiązującej urzędników ruchu, który powołuje się na § 63 tejże instrukcyi równobrzmiący z artykułem 49. instrukcyi Nr XX i postanawiający: *„Es muss bei Einleitung eines jeden Zuges auf rechtzeitige Bestellung der Zugsbegleiter Bedacht genommen werden."* („Przy zaprowadzeniu każdego pociągu musi się zważać na wczesne zamówienie służby pociągowej). Widocznem więc jest, że mowa tutaj o obowiązkach urzędnika ruchu, a nie kierownika pociągu, a w końcu, że nie o włóczenie konduktorów w pakwozach, ale o ich liczbę na hamulcach się rozchodzi. Wszystkie przeto kary, podyktowane dotychczas za te rzekome przewinienia, były oszustwem i grabieżą, uzyskaną z niezgrabnego naciągnięcia paragrafów w sposób, przeciw któremu nikt dotychczas nie protestował. Jest to także jeden z *„wynalazków"* dyrekcyi krakowskiej, który potem stopniowo przeniósł się na całą Galicyę i aż do ery sparsystemowej wcale nie był znanym, chociaż przedtem jak i teraz obowiązywały tesame instrukcye, które właśnie co do cytowanych poprzednio przepisów, żadnych poprawek czyli „nachtragów" nie doznały. Zapytujemy więc Horoszkiewicza, Hubla i wszystkich „sławnych" ruchowców, dlaczego przed trzema laty jeżdżono z obsadzonymi hamulcami i nikogo za to nie karano, a dlaczego dzisiaj włóczy się personal pociągowy w pakwagonach, i która praktyka jest „instructionsmässig?" A wkońcu kto właściwie gwałcił przepisy?

Według artykułu 50 instrukcyi Nr XX, a artykułu 64 instrukcyi Nr XIX, wozy hamowane, o ile możności, powinny być rozdzielone w równych odstępach od siebie, a gdyby to było niemożliwem, hamowane wozy mają być przesunięte więcej ku tyłowi pociągu. Takie zestawienie pociągu, zabiera więcej czasu, potrzebuje dłuższego przesuwania, dłuższych postojów i wogóle jest kosztowniejsze, na czem oszczędność wiele cierpi. Dlatego też i nieszczęśliwy pociąg Nr 675 nie był zestawiony po myśli tych przepisów, albowiem z urzędowych komunikatów wiadomo nam, że na 13 tylnych wozów, zaledwie jeden i to najlżejszy był hamowanym. Czyż i tutaj kierownik pociągu zawinił, jeżeli uczono w szkole, że nie rozchodzi się o hamowanie pojedynczych części albo pojedynczych grup pociągu, ale rozchodzi się o obsadzenie pewnej ilości hamulców, odpowiadającej ciężarowi pociągu. Rozdział zaś hamulców w pociągu może być dowolny, chociażby, prócz wozu sygnałowego, wszystkie hamulce znachodziły się bezpośrednio jeden za drugim. Tak uczono swojego czasu w Krakowie, tak uczą w Sączu, tak pouczają kontrolorzy ruchu, którzy nadto takiego zestawienia pociągów nigdy nie wytykają i nikogo za takie nieprzepisowe zestawianie do odpowiedzialności nie pociągają. Poprostu panowie ci, którzy dostrzegają kropkę upstrzoną przez muchę na szkiełku od latarki i potrafią za to karę podyktować, nie widzą kardynalnych wad przy pociągu, mającym pół kilometra długości. I nie wolno im tego widzieć pod utratą zbawienia i sprzeniewierzenia się oszczędności.

Weźmy n. p. taki pociąg Nr. 64 między Rzeszowem a Krakowem. Regularne jego zestawienie jest następujące. Cały tył wraz z wozem sygnałowym składa się z żywego towaru. Tę część pociągu poprzedzają wozy z jajami, przed którymi biegną dwa albo trzy wozy z przesyłkami pospiesznemi, poczem dopiero przychodzi wóz pakunkowy, czyli manipulacyjny. Pociąg taki przeważ nie ma około 110 osi, warto przeto przyglądnąć się sposobowi hamowania tegoż według zasad oszczędnościowych. Rzecz naturalna że ostatni, czyli wóz sygnałowy stanowi jeden hamulec, potem hamuje się najcięższe wozy, a tymi są wozy ładowne jajami. Obsadza się przeto dwa albo trzy wozy, naładowne jajami, hamowniczymi tuż obok siebie co wraz z hamulcem wozu pakunkowego stanowi hamowanie całego pociągu. Wszystek żywy, najdroższy przeto towar nie jest wcale hamowany, chociażby większą połowę pociągu stanowił.

Pisma codzienne coś tam „szympfowały" na „sparsystem", cytowały różne okólniki, niektóre z nich nawet dosyć udatnie kręciły się już tuż koło samej rzeczy, nie mogły atoli jakoś uchwycić hydry za łeb i wskazać: *»hier liegt der Hund begraben«.* Tu jest przepis, tu jest wasz okólnik, tutaj wasza wina, a tutaj wkońcu prześladowanie personalu za przepisowe wykonywanie służby.

Jak zwykle tak i po katastrowie nowosądeckiej dyrekcya kolejowa załatała cały ten skandal kilkoma papierowymi okólnikami,

z których dwa najświeższe noszą datę 8. sierpnia br. Co dowodzi ogromnej żarliwości odnośnego referenta, który zapewne z chwilą zagrania tastrów telegraficznych o katastrofie, niezawodnie z marsem na twarzy zasiadł do redagowania straszliwych okólników, tak że 8. sierpnia elaboraty jego, ujrzały już światło dzienne, rehabilitując dyrekcyę i rozgrzeszając ją ze starych grzechów, zwalając winę na personal i zapobiegając w przyszłości katastrofom?!...

Jeden z tych okólników zaopatrzony L. 54714/V gorszy się i biada, że służba pociągowa nie wykonuje swych obowiązków po myśli instrukcyi. „Spanie albo bezmyślne leniwe wysiadywanie w zamkniętych budkach hamulcowych — pisze ów okólnik — często były powodem, że maszyniści daremnie dawali sygnały świstawką parową, co znowu spowodowało spóźnienie, albo przekroczenia czasu jazdy, jako też za szybki wjazd do stacyi. Panowie urzędnicy ruchu często nie są w możności osądzić, jak personal pociągowy służbę wykonuje, gdyż zazwyczaj ani jednego hamownika nie można dostrzec przy pociągu, wszyscy bowiem albo spią, albo ukrywają się w budkach hamulcowych“, — Masz tam teraz, ładna historya! pytanie tylko skąd wie o tem referent przy zielonym stoliku? I czy przeciw spaniu nie był by skuteczniejszym środkiem dłuższy wypoczynek, aniżeli środki zaradcze podawane przez referenta w tymże samym okólniku jak poniżej — „Celem zapobieżenia tego rodzaju nieprawidłowościom, zarządzam aby każdy funkcyonaryusz pociągowy nie wykluczając kierownika, przy wjeździe do stacyi przy swym hamulcu zajął takie stanowisko i drzwi od budki hamulcowej miał otwarte — (co było już powodem kalectwa w Przemyślu) — tak ażeby łatwo był widzialnym, Przyczem każdy z tych funkcyonaryuszy ma w dzień trzymać chorągiewkę a w nocy latarkę.

Celem ułatwienia kontroli urzędnikom ruchu, ażali wszyscy konduktorzy przy pociągu dali się widzieć podczas przejazdu przez stacyę, mają stacye dyspozycyjne wraz z telegraficznym cyrkularzem podać także ilość osób z obsługi pociągowej. Zaniechanie tych postanowień będzie dotkliwie karanem.

C. k. dyrektor kolei państwowej
*Horoszkiewicz.*

Horoszkiewicz ruszył przeto konceptem jak martwe ciele ogonem, co mu się zawsze zdarza, ile razy system jego wypłata jakiegoś figla. Drugim okólnikiem z tej samej daty jest L. 57503/V; gdzie znowu w bardzo lirycznym tonie przemawia p. „hofrat“ do sumienia urzędników ruchu obwiniając tychże że wydarzenia ostatnie są ich sprawką (!) i smutnym dowodem (że nie sparsystem) ale urzędnicy przez niezachowanie artykułu 54 instrukcyi Nr. XIX wyrządzili mu przykrość pod N. Sączem.

Jak każdy okólnik Horoszkiewicza, tak samo i ten kończy się pogróżkami srogich kar dyscyplinarnych, co wogóle jest uniwersalnym stacbańskim środkiem zaradczym na wszystkie katastrofy, jakoteż na zachowanie się personalu w służbie i po za służbą na morzu i lądzie, we śnie i na jawie i gdzie tylko po myśleć da się

# Gadzinowcy w opałach.

Szczęście jeszcze dla Jarków i Parachoniaków że prasa lwowska nie wie co to za ziółka z owych panów i na jakie cele służą pieniądze wycieczkowe, bo niezawodnie szersza publiczność dowiedziała by się dokładniej z kim ma do czynienia. Ale mimo to, już to, co pisze o tych drabach prasa lwowska godnem jest powtórzenia, dlatego reprodukujemy głosy niektórych dzienników w tej sprawie i tak *„Słowo polskie“* z dnia 5. sierpnia b. r. pisze o tem:

Koncesyonowana przez c. k. namiestnictwo „reprezentacya narodu“. Otrzymujemy „sprostowanie“, które choć zupełnie nie odpowiada przepisom ustawowym, drukujemy poniżej, gwoli rozweselenia naszych czytelników, tak gruntownie ośmiesza ich autorów. Pismo to opiewa:

Na podstawie § 19 ustawy prasowej upraszamy o umieszczenie następującego sprostowania w sprawie artykułu, umieszczonego w *Słowie polskiem* z dnia 4 sierpnia b. r. Nr. 360, pod tytułem: „Sokoli a Węgrzy“.

Nieprawdą jest jakoby komitet galicyjskich kolejarzy szukał dla wycieczki swej jakiejkolwiek reklamy przez ogłoszenie o wzięciu w niej udziału Sokołów, lub też nadawał jej charakter polityczny, albo też wreszcie uzurpował sobie prawo jakiejkolwiek reprezentacyi, natomiast prawdą jest, że „Powszechne Stowarzyszenie Kolejarzy“ we Lwowie, istniejące od lat kilku i mające swe własne, przez namiestnictwo zatwierdzone statuty, ma prawo obywatelstwa i jako takie może wspólnie ze swymi członkami, rodzinami, zaproszonemi do wzięcia udziału w wycieczce innemi Stowarzyszeniami i gośćmi występować jako część narodu polskiego i reprezentować go według własnego uznania bez oglądania się na czyjekolwiek pozwolenie.

Nieprawdą jest wreszcie, jakoby Stowarzyszenie galicyjskich kolejarzy nie brało udziału w życiu publicznem, a tem samem komitet jego był pierwszym lepszym, natomiast jest prawdą, że Stowarzyszenie zawsze brało i bierze udział według uznania i potrzeby swego wydziału.

Wkońcu prawdą jest, że p. Gurowicz, prezes Stowarzyszenia Polaków w Budapeszcie, będąc we Lwowie, działał na własną rękę bez porozumienia się z komitetem i dopiero w ostatniej chwili przed odjazdem zgłosił się po informacye do komitetu.

Za komitet stowarzyszenia galicyjskich kolejarzy.

Lwów dnia 5. sierpnia 1903

*Stanisław Jarek,* red. „Gazety kolejowej“.
*J. Parachoniak,* prezes stowarzyszenia.

Proste zestawienie naszego artykuliku ze sprostowaniem, przedstawi dokładnie wartość tego ostatniego. Pomimo to stwierdzamy jeszcze, że wszystko, cośmy napisali było prawdą, a sprostowanie jest stekiem kłamstw i arogancyj.

Arogancya ta dosięga szczytu w miejscu, gdzie autorowie przywłaszczają sobie prawo reprezentacyi narodowej, na podstawie... zatwierdzonych przez namiestnictwo statutów! Istotnie wspaniała „reprezentacya narodu!“ pp. Jarek i Parachoniak! a możeby ci panowie prócz patentu od namiestnictwa postarali się jeszcze o patent od... prokuratoryi państwa?

Zaś *Kuryer lwowski* z dnia 14 sierpnia b. r. dodaje w tej samej sprawie:

„Wycieczka do Budapesztu, aranżowana przez redakcyę *Gazety kolejowej* i stowarzyszenie kolejarzy, nie przyjdzie prawdopodobnie do skutku, gdyż zapisy zamknięto 12. b. m., ponieważ zgłosiła się bardzo mała liczba uczestników. Bardzo dobrzeby się stało, gdyby wycieczka ta nie przyszła rzeczywiście do skutku, gdyż zrobiłaby niezawodnie wielkie *fiasco.* W Budapeszcie przypuszczają, że w wycieczce tej weźmie udział młodzież akademicka, Sokół i inne stowarzyszenia poważne, tymczasem będzie to na wypadek przyjścia do skutku wycieczki, wyłącznie tylko przedsiębiorstwo spekulacyjne, urządzone dla zdobycia dochodu za wszelką cenę. To samo stowarzyszenie urządzało już podobne wycieczki do Krakowa i Wiednia, nie miały one jednak wcale ani charakteru narodowego, ani nawet towarzyskiego, jak o tem już wspomnieliśmy, a korzystały z tych nadzwyczajnych pociągów wyłącznie prawie tylko osoby takie, które chciały za tanie pieniądze dostać się do Krakowa lub Wiednia i pozałatwiać tam interesy.

Nie mielibyśmy zresztą nic przeciw takim wycieczkom, gdyby im aranżerowie nie nadawali charakteru narodowego; tego im nie wolno, tem bardziej, że każdy za pieniądze dostaje bilet, a więc nie będzie to wycieczka tysiąca Polaków, jak głosi komitet, a za nim wprowadzona w błąd prasa węgierska, lecz co najwyżej pojechałoby tam kilkaset osób, zebranych przypadkowo. I zdarzyć się może, że wycieczkowców tych, zwabionych taniością, będzie można nazwać tak samo wycieczką żydowską lub ruską, gdyż zależy od tego, kto sobie bilet kupi.

Stowarzyszenie kolejarzy rozesłało wczoraj do pism komunikat, z którego wynika, że prasa węgierska w błąd wprowadzona, nadaje tej wycieczce, urządzonej przez część służby kolejowej, charakter narodowy i że czynią w Budapeszcie nadzwyczajne przygotowania i manifestacye. Otóż całą rzecz tak zaaranżowaną nazwać musimy humbugiem i byłoby właściwem, gdyby prezydyum miasta Lwowa udało się do prezydyum m. Budapesztu z wyjaśnieniem sprawy, gdyż wyniknąć mogą z tego powodu bardzo śmieszne i niemiłe komplikacye. Część wycieczkowców, zebranych

przypadkowo, może wygłosić Bóg wie, jakie mowy, brać rozanimowana trunkami głupstwa porobi, a później to wszystko pójdzie na rachunek Polaków.

Tego nam jeszcze potrzeba!

Komunikat kolejarzy głosi, że na czele komitetu przyjęcia stanęli burmistrze m. Budapesztu i inne wybitne osobistości. Ci panowie przypuszczają zapewne, że przyjadą wybitne stąd osobistości, posłowie, reprezentanci najpoważniejszych klubów i stowarzyszeń, młodzieży etc., a tymczasem będzie to — powtarzamy — tylko przypadkowo zebrana paczka ludzi, chcących korzystać z tanich cen przewozu.

Panom ze stowarzyszenia kolejarzy, wolno będzie występować jedynie w roli zastępców tego stowarzyszenia, nic więcej. Nie wolno im będzie udawać „1000 Polaków w Budapeszcie“ i przypuszczamy, że i p. Wierzbicki nie pozwoli na taki humbug i na wprowadzenie w błąd opinii.

Służba kolejowa otrzymała ten pociąg nadzwyczajny od zarządu kolei nie w tym celu, ażeby ludzi wprowadzać w błąd i dlatego jest też obowiązkiem tegoż zarządu objaśnić w Budapeszcie kogo należy, jaki właściwie charakter ma ta wycieczka.

---

# Listy z przestrzeni.

**Kraków.** Tak nierówną miarką jak u nas w Krakowie, nigdzie nie odmierzają tak zwanej sprawiedliwości i z tego też Kraków wraz ze swoim Piaseckim i Horoszkiewiczem szeroko i daleko zasłynął, N. p. taki nadkonduktor Słowik tak długo nie mógł się dochrapać niczego, dopoką nie kupił fiakrów od Pilawskiego. Od tej pamiętnej chwili Słowikowi wszystko idzie jak z płatka, zamianowano go pierwej podurzędnikiem aniżeli innych, jeździ takimi pociągami, jakie mu się spodobają, z pominięciem starszych i zasłużonych, a wszystko to zawdzięcza posiadaniu miłego grosza, chociaż gdy o pieniądzach Słowika nic nie wiedziano, nazywano go największą *„ufermą“* między personalem. Albo i taka sprawiedliwość n. p. Urzędnik Podczerwiński w Bochni zapłacił 2 korony kary za spóźnienie pociągu o 2 minuty z powodu załadowania 5 olbrzymich ciężkich kufrów z próbkami (tak zwane „Musterkofer“) Natomiast z powodu naczelnika od „stundenpasów“ p. Bieleckiego spóźniono w Stróżach dnia 28. lipca b. r. pociąg Nr. 616 aż o 5 minut i urzędnikowi ruchu nic się nie stało. Dziwna rzecz dla czego w jednym „stundenpasie“ dojrzano 2-minutowe spóźnienie, a w drugim 5-cio minutowego nie dostrzeżono. Urzędnik w Stróżach Sofczyński zapłacił aż 30 koron kary za to, że spędzał z torów stacyjnych w grzeczny sposób jakiegoś radcę namiestnictwa, któremu zachciało się spacerować po torach podczas przesuwania wozów. Radca ów zaskarżył Sofczyńskiego, a dyrekcya zamiast zrobić doniesienie karne na owego radcę „wegen unerlaubten Betrettung des Bahnkörpers‘, karze swego urzędnika, spełniającego swoją powinność.

**Chabówka.** Nie wiem czy w całej Galicyi znajdzie się stacya, w której służba niższego personalu stacyjnego byłaby tak przykrą, uciążliwą i wprost nieznośną jak w Chabówce. Nadto stacya z taką frekwencyą, wszystkiego ma tylko 3 robotników stacyjnych, których praca w takich warunkach jest naturalnie uciążliwszą aniżeli praca niewolnika u egzotycznego plantatora. Mówimy to w dosłownem znaczeniu i zwracamy na tę okoliczność uwagę c. k. dyrekcyi w Krakowie. Taki robotnik stacyjny] jest tutaj wszystkiem. Do niego należy „transito“, wyładowanie, przeładowanie, odebranie i nadanie pakunków podróżnych przy każdym pociągu osobowym. Między zaś pociągami osobowymi musi pracować jak juczne zwierzę w magazynie towarowym wyładowując towary. O zmierzchu do niego należy świecenie wszystkich latarń i lamp stacyjnych. Rano wczas musi zamiatać wszystkie biura i tory przed budynkiem stacyjnym. Nanosić wody ze studni oddalonej około 300 metrów, gdyż tuż przy budynku stacyjnym studni nie ma, co i z innych względów jest rzeczą ubolewania godną zwłaszcza ze względu na podróżnych a bardziej jeszcze na biednych żołnierzy, których wielkie transporty tędy przejeżdżają i zawsze dopraszają się o wodę. Rębanie drzewa dla naczelnika należy także do obowiązków robotnika stacyjnego, a przy tem wszystkiem obowiązuje ich następujący podział pracy: 24 godzin] służby — 4 do 6 godzin wypoczynek 12 godzin służby — 12 godzin wypoczynek poczem znowu powtarza się 24 godzinna służba. Przesuwacze mają natomiast po 16 godzin służby i po 16 wypoczynku. Zwracamy w końcu uwagę c. k. dyrekcyi, że w tutejszym magazynie rozkazują dźwigać jednemu człowiekowi ciężary dochodzące do 200 kg. wagi, przy takiej zaś robocie o wypadek połączony z utratą zdrowia, albo życia nie trudno.

**Lwów.** Widząc taką moc sensacyi z samej krakowskiej dyrekcyi, pozostawiałem Was w spokoju, odkładając tutejsze sprawy na czas późniejszy. Tymczasem pokazuje się, że okręg krakowski jest niewyczerpaną kopalnią najwspanialszych łajdactw i brudów bez końca, dlatego zniecierpliwiony zgłaszam się do słowa.

„Nasi najserdeczniejsi“ t. j. spółka: Jarek, Koziuk i Parachomiak, ze znanem gronem najpoważniejszych lwowskich oszustów i złodziei kolejowych, — siedzą teraz cicho, jakby ich nie było we Lwowie, przeżuwając spokojnie i z filozoficzną flegmą resztki łupów z wyprawy wiedeńskiej przywiezionych.

Nużąca praca wyczerpała do tego stopnia pomysłowość tych drabów, że im się gazetki już odechciało i tylko gwoli subwencyi, drukują coś 10 numerów na pokaz dyrekcyi i dla obełgania tejże, że wstrętne ich pisemko rozchodzi się w tysiącach egzemplarzy. Przezorność taka jest praktyczną i konieczną ze strachu, aby jakiś egzemplarz nie dostał się do rąk *Nowego kolejarza*, gdyby więcej jak 10 numerów wytłaczano. Z tych więc przyczyn *Gazeta kolejowa*, organ oszustów, denuncyantów i złodziei, jest prawdziwym białym krukiem, z którym nigdzie spotkać się nie można, chyba u Wierzbickiego albo u Guttmana. I w samej rzeczy, że czasami tęskni się za tem pisemkiem, bez którego prasa kolejowa tak wygląda, jak cyrk bez „głupiego Augusta.“ Głupota p. Jarka wyciska nam nieraz niejedną łzę serdecznego śmiechu. Ale otóż i *Eureka!* Niewyjaśnionym sposobem wpadł mi jeden numer do ręki, który rozweseliwszy mię do rozpuku (a zwłaszcza fantowanie p. Jarka), załączony do niniejszej korespondencyi, wędruje do Waszej redakcyi do Krakowa. Dzięki głupocie Witteka, Wierzbickiego i Guttmana, od lat kilku Jarek kosztem państwa urządza sobie przyjemne podróże i wypycha kieszenie gadzinowym groszem. Teraz w przystępie szału miłosnego, wyłudził sobie pociąg do Budapesztu, aby na łonie tamtejszych dziewoi ukoić nieco żale, których sprawcą jest *Nowy kolejarz*. Jak zwykle tak i tym razem, w podróży tej będą mu towarzyszyli: Parachoniak, Koziuk, Łabuziński, Słoniowski, Zwierzchowski, Eberhard, Wiszen i t. p. Panowie ci od dłuższego czasu ćwiczą się w języku węgierskim i od tygodnia na kolei rozbrzmiewa tylko *Eljen! basa ma kisza sonya!* co tylko na rosyjski język salonowy da się wiernie przetłumaczyć.

Wszystko to jest jednak bagatelą wobec tego, że te opryszki Wierzbickiego kosztem sokołów zamierzali naciągnąć publiczność, obiecując sobie oprócz zysku z biletów jazdy, pokazywać za pieniądze polskich sokołów budapeszteńskiej publiczności. Zarząd „Sokoła“ dowiedziawszy się o tem, zbeształ tych drabów jak burą sukę, na co Jarek oburzony odpowiedział, że ma na patryotyzm i reprezentowanie polskiego narodu koncesyę od c. k. namiestnictwa we Lwowie. Tej głupoty było już za wiele „Sokołowi,“ który nie wiedząc że ma właściwie z szajką bandytów, oszustów i złodziei do czynienia, zaszczycił ich następującą odpowiedzią, którą za *Słowem polskiem* powtarzamy.

„Pismem z dnia 3. b. m. odniosło się Stowarzyszenie Polaków w Budapeszcie do Wydziału Związku z prośbą o pozwolenie Sokołom lwowskim i gniazd okolicznych wzięcia udziału w wycieczce Stowarzyszenia kolejarzy galicyjskich do Budapesztu.

„Na pismo to odpowiedział wydział Związku, że udział Sokolstwa w wycieczce tej jest niemożliwym tak z powodu krótkości czasu, jakoteż i z innych zasadniczych względów w myśl naszych statutów.

„Wydział Związku uważa za stosowne donieść o tem Szanownemu Stowarzyszeniu, a ponieważ w programie wycieczki zostały umieszczone bez wiedzy i pozwolenia Związku „ćwiczenia wolne Sokołów, jeżeli zbierze się ich poważniejsza ilość,“ przeto wydział Związku zastrzega się na przyszłość co do takiego rozporządzania Sokolstwem przez Sza-

nowne Stowarzyszenie i uprasza o pominięcie w programie wycieczki uczestnictwa i ćwiczeń Sokolstwa.“

Cóż na to teraz panowie komitetowi? Czy koncesya, jaką ich zdaniem dało im namiestnictwo na reprezentowanie narodu polskiego, opiewa też na podszywanie się pod cudzą firmę i rozporządzanie się instytucyami publicznemi bez ich wiedzy?

Z drugiej strony atoli trudno się zorjentować, czemu właściwie przypisać ten bezwstyd i nikczemność, czy bezdennej głupocie tych oszustów i rzezimieszków, czy też nie poskromionej ich arogancyi, z tytułu, że za ich plecami stoi Wierzbicki z policyą.

**Stanisławów.** P. Kurowski czując masło na własnej głowie, teraz już nie lubi w *„Kolejarzu“* dotykać tematów przypominających mu własne jego postępki i dla tego unika piętnowania nadużyć nadsyłanych mu przez nas do zamieszczenia w *Kolejarzu*. Tej to okoliczności zawdzięcza swą nietykalność naczelnik w Bednarowie p. Rutkowski, który przed rokiem był stałym gościem w *Kolejarzu*. Zamilczano o sprawie Szlązaka i kradzieży drzewa z pociągu jako też o innych pięknych rzeczach, które od dwóch miesięcy kisną w teczce redaktora *Kolejarza* bojąc się wyjrzeć na światło dzienne, aby nie spotkać się z zarzutem *kocioł garnkowi przymawia*. Udajemy się przeto do Waszej Redakcyi z prośbą o rozruszanie p. Kurowskiego, który pod waszym wpływem może raz przecie wyjedzie z wiadomą sprawą.

---

# KRONIKA.

**Nikczemnemi napaściami** nazywa jedno z pism krakowskich zdemaskowanie oszusta i intruza, grasującego od czterech lat między kolejarzami w Galicyi i uprawiającego niesłychane szalbierstwa, przynoszące mu proboszczowskie dochody. Indywiduum to, mianujące się proletaryuszem, nazwane publicznie i wielokrotnie kłamcą, oszczercą i oszustem, nie poczyniło żadnych kroków, aby oczyścić się z tych hańbiących zarzutów. Rzekomy ten proletaryusz zdradził przed laty strejk krakowskich drukarzy, na którego czoło zaufaniem kolegów został wysunięty, później krakowski związek stowarzyszeń robotniczych uwolnił go od obowiązków sekretarza, w sposób nie przynoszący mu zaszczytu. Zorganizowani kolejarze w Podgórzu wygwizdali tego domorosłego trybuna, który od wypoliczkowania tamże salwował się ucieczką. We Lwowie w grupie miejscowej wyrywano nań nogi z krzeseł, z powodu braku 697 wkładek. Otóż w obronie takiego indywiduum pismo powyższe kruszy kopię i *„stacza się w otchłoń moralną“*, utoisamiając oszusta z organizacyą i staje w obronie szantażystki prostytutki, co do której otrzymaliśmy następujące pismo:

*„Szanowny Kolego! Marya B... jest to ta sama, która w styczniu b. r. w Dębicy miała takie samo zajście z panem P... W Dębicy peryodycznie poddawano ją rewizyi lekarskiej, gdyż ciągle z żołnierzami się włóczyła. Z Krakowa odszupasowano ją do Mielca, także miała już dziecko, a teraz aresztowano ją w Tarnowie za kradzież. . . . . . . . Elk. . . .*

Od początku powtarzamy, że nie mamy nic przeciw temu, jeżeli nas ciągnie się za język, mimo to cieszy nas niezmiernie, że dotychczas nie potrzebowaliśmy jeszcze posługiwać się grubszym końcem patyka. Czekamy atoli „bójki na noże“, którą nam w kwietniu jeszcze zapowiedziano, na wypadek, jeżeli wydawnictwa naszego nie zwiniemy.

Otóż wydawnictwa naszego nie zwiniemy i radzibyśmy uwolnić się od reszty skrupułów, aby stanąć *„en garde“* bez ceremonii.

W tem miejscu uważamy za stosowne zapytać się niektórych panów od „Kolejarza“, dlaczego z taką samą gwałtownością nie biorą się do Wierzbickich, Gutmanów, Arnoldów, Horoszkiewiczów, Piaseckich i t. p., z jaką biorą się do mizernych adjunktów albo asystentów, których stanowisko nie wiele różni się od stanowiska sługi albo podurzędnika?

**Gwardya Piaseckiego**, jak wiadomo, ma w swoim składzie także i „łazików,“ których sylwetki podaliśmy w 10 numerze „N. Kolejarza.“ Bardzo trafną ilustracyę tej krakowskiej postaci brukowej podają „Nowiny,“ z których pozwolimy sobie zareprodukować ten wierny obrazek, który niejednemu z czytelników da lepsze pojęcie o konduktorze Aleksandrze Nowaku. (Patrz Nr. 10 „N. Kolejarza“):

„Łazik.“ Zapewne wielu z naszych czytelników słyszało ten specyalnie krakowski wyraz, ale niezupełnie rozumie jego znaczenie. Z pojęciem „łazika“ wiąże się u nas kryminalny pierwiastek: człowiek, który choćby w kryminale nie siedział, to albo zasłużył już na niego, albo jest każdego czasu zdolny do popełnienia jakiejś kryminalnej sprawki, do czego mu się tylko sposobność dotąd nie nastręczyła. Łaziki mieszkają zazwyczaj na dalekich przedmieściach, specyalnie na Zakrzówku i Ludwinowie i miejscowości te stanowią dla nich podstawę operacyjną do rozmaitych wypraw na cudze mienie, a nieraz i życie.

„Charakterystyką łazika jest ubranie, niby to lepsze od murarskiego, ale rażące swymi defektami. Robi on na pierwszy rzut oka wrażenie zdepanszowanego zupełnie bankruta. Fizyognomia w regule, jak u włóczęgi, wyciętego z „Fliegende Blätter“ o zbrodniczym, wyuzdanym namiętnościami typie. Każdy łazik ma ukryty przy sobie nóż, bez którego nigdzie się nie rusza, a chętnie robi z niego użytek.

„Źródłem ich zarobkowania są kradzieże, mianowicie okradanie pijanych i zabieranie zostawionych bez dozoru przedmiotów. Nadto każdy z nich jest opiekunem przedmiejskiej Messaliny, za którą przelewa krew i oddaje zęby, za co ta dzieli się z nim swoim zarobkiem. Powszechną ich namiętnością jest tytoń i karciarstwo. mianowicie ferbel. Każdy prawie łazik ma przy sobie oprócz noża i karty, zawsze znaczone i zawsze własną i partnerów krwią oblane.“

**Dzięki uprzejmości** jednego z lwowskich kolegów mamy w naszem posiadaniu znowu jeden egzemplarz tak zwanej *„Gazety kolejowej“*, humorystycznego pisemka, poświęconego wyłącznie denuncyacyi, a redagowanego przez p. Jarka, urzędnika c. k. szkoły przemysłowej we Lwowie, a wsławionego przy kolei pomysłowemi kradzierzami na szkodę skarbu kolejowego.

Otóż ten wesoły p. Jarek, pisząc o „Kolejarzu“, „Nowym Kolejarzu“ i o swojej plugawej gazetce, wyraża się *„Trzy nas było u matki jednej siostrzyce“*. A więc i ta kanalia liczy się do rodzeństwa w publicystyce kolejarskiej?!... Kto, jak kto, ale p. Kurowski zbratał się już na dobre widocznie z p. Jarkiem, który *„Kolejarza“* lwowskiego pod niebiosa wysławia. — Swojego czasu p. Jarek chwalił się w pismach publicznych, jak on to rabował i szlachetnie okradał swego chlebodawcę, t. j. przedsiębiorstwo kolejowe, w ostatniem zaś wydaniu swej *„Gazety kolejowej“* opisuje malowniczo fantowanie za długi, jakie porobił, procesując się z *„Nowym Kolejarzem“* i przy której to okoliczności został na dwa dni kozy zasądzonym. Szkoda, że nie mamy na tyle miejsca, bo powtórzylibyśmy ten liryczny utwór pióra p. Jarka, w którym tenże rozpacza nad brakiem serca u komornika zagrabiającego jego manatki, a gdy takowe okazały się bezwartościowemi, jak tenże wlazł na jego gażę, obciągając co mu się należy. W opisie tym p. Jarek po raz pierwszy zabłysnął swym fenomenalnym talentem i trzeba przyznać, że opis tego fantowania, jako też boleść p. Jarka, udały mu się doskonale, p. Jarek widocznie po raz pierwszy pisał to, co czuje, a czuł to tem dotkliwiej, że fantowanie to ma „Nowemu Kolejarzowi“ do zawdzięczenia.

**Listy dygnitarza.** Szanowna Redakcyo! Egipskie ciemności rozpościerały się nad miastem, gdy z dziećmi, moją „Starą“ i z Magdą wyjeżdżałem z Krakowa, nie mając ani chwilki czasu, aby podziękować Szanownej Redakcyi za łaskawie udzielony mi urlop. Zaledwie miałem czas pożegnać się z moim pantoflarzem „łokietkiem“, w chwili gdy tenże szykował się do odjazdu na zaszczytne pobojowisko pod Marcinkowicami, będące znowu jednym listkiem wawrzynowym więcej, w chlubnem jego panowaniu. Szanowna Redakcya zechce mię przeto uważać za usprawiedliwionego, a przy tej miłej sposobności pozwolić mi oczyścić się z niektórych zarzutów, poczynionych mi niesłusznie w „N. Kolejarzu“, zapewne na podstawie mylnych informacyj; doprawdy nie mogę bowiem pojąć, z jakiego źródła czerpiecie swoje wiadomości, gdyż wierutne bajki o mnie piszecie. Wyrażacie się o mnie jak o jakim barbarzyńcy, tymczasem jestem najlepszym opiekunem i ojcem mych podwładnych, którzy ciągle wywołują radośnie: *„Habemus papam!“* o co możecie się spytać moich urzędników Kozłowskiego, Chudeca i Zerygie-

wicza, (świadczył się cygan swojemi dziećmi, przyp. zecera). Zanim przystąpię do rzeczy, protestuję przedewszystkiem przeciw anonimowym korespondentom „N. Kolejarza“, ukrywającym się poza plecyma redaktora. Jeżeli tacy odważni, to niechże podpisują się pod każdym artykułem, a wówczas pogadamy ze sobą, a nie zaś jak dotychczas, piszą sobie i piszą, a ty łam sobie głowę i *„zgadnij Jezu kto cię bije?“* Ot n. p. tacy prowizoryczni konduktorzy, najszczęśliwsi ludzie pod słońcem, a przecież niestworzone rzeczy pisze się o nich. N. p. że są nędzarzami, białymi murzynami, niewolnikami i t. p. a tymczasem na pierwszego trudno się doprosić tych rzekomych nędzarzy, aby który z nich wziął swoją pensyę, gdyż z czarującą skromnością i ze łzami w oczach wymawiają się, że im żal rządu i że nie zasłużyli na te pieniądze, a są i tacy, którzyby grosza z tych pieniędzy tak długo nie ruszyli, dopokąd im się nie potrąci po kilka koron pod pozorem kary albo innego „abzugu“, i tutaj właśnie należy szukać źródła owych potwornych pogłosek o systemie karnym pod memi rządami. Tak samo ma się rzecz z przyjęciami i dekretami, trudno którego namówić na stabilizacyę. Albo weźmy takie awansa! Z wielką biedą udało nam się nakłonić kilku do przyjęcia wyższej płacy, gdyż nas samych zawstydzało już to uporczywe wykręcanie się od awansów.

Albo o tych kradzieżach, taż to wszystko nieprawda! Jak Boga kocham Redaktorze, tak ani grosza z tego nie powąchałem. Wszak sami wiecie najlepiej i pisaliście już o tem, że człowiek prawie tak jak bez portek chodzi, bo to, co na mnie, to nie zapłacone. I Magdzie się winno i owemu się winno, a tu jak na złość wszystko popsuło się od czasu owych kradzieży. Niech piorum trzaśnie taką robotę. Ot muszę wracać z kąpiel, bo nie ma za co tutaj wysiedzieć, tymczasem zaś do miłego widzenia, tylko proszę was o dyskrecyę, aby wypadkiem „Łokietek“ nie dowiedział się, że jestem waszym korespondentem, a po powrocie napiszę wam coś więcej.

**Żniwo dla Winklera.** Katastrofę Nowosandecką bardzo chwali sobie Winkler, utrzymujac, że teraz dopiero porządne dyety sobie zarobi, że spisał na 38 arkuszach to wszystko, coby się na jednym arkuszu zmieściło. Oficyał Janicki w Nowym Sączu, przysłuchując się tym przechwalkom Winklera, nie chciał dawać wiary, jak można tak cynicznie drwić z własnego urzędowania i być tak otwartym, że to wszystko, co tam robi się w Dyrekcyi, jest tylko blagą i biurokratycznem oszustwem. Winkler w końcu wyraził się do p. Janickiego: „Róbcie więcej takich karamboli, ale żeby się więcej zarobiło.“

**Niektóre rynsztokowe pisemka lwowskie**, stojące w przyjaznych stosunkach ze złodziejami z *Gazety kolejowej,* redagowanej przez osławionego Jarka, reklamują tegoż przedsiębiorstwo do Budapesztu w następujący n. p. sposób:

Do stolicy Węgier. Dnia 17 b. m. wyjedzie wieczorem ze Lwowa wycieczka do Budapesztu dla zwiedzenia takowego i wzięcia udziału w uroczystości patrona kraju św. Stefana. Wycieczkowcy wrócą do Lwowa dnia 22 b. m. po południu.

O wiele dowiedzieliśmy się, to zamieszkali w Budapeszcie Polacy urządzają dnia 19 na wyspie Małgorzaty festyn, z którego dochód przeznaczony został dla powodzian galicyjskich i węgierskich. — Wyspa będzie przyozdobiona herbami Polski i Węgier. O godz. 4 nastąpi obiad, poczem rozpocznie się festyn. Otworzą go produkcye węgierskich towarzystw gimnastycznych, potem nastąpią koncerta: kapeli lwowskiej, kapeli honwedów i dwu muzyk cygańskich. Następnie odegrany zostanie I. akt „Dzieci puszczy“ w tłómaczeniu i II. akt z „Halki“. Pod gołem niebem gotować się będzie węgierski gularz, paprykarz i halasły (rybna zupa). I znowu nastąpi koncert muzyki cygańskiej i czardasz, odtańczony przez Jarka, Koziuka, Parachoniaka i Słoniowskiego. Pan Szczudłowski z dyrekcyi lwowskiej będzie się popisywał kankanem, tańczonym *„solo“* na sposób kołomyjki. Przed samym powrotem do Lwowa, przed wsiadaniem w celu uczczenia Węgrów rozegra się na peronie *„walka byków“*, w której wszyscy wycieczkowcy wezmą udział, podobnie jak przed rokiem we Wiedniu.

Głównymi reprezentantami narodu polskiego wobec „braci“ Węgrów, będą moskalofile: Parachoniak, Koziuk, Marusyn i znany z różnych kradzieży kolejowych pan Stanisław Jarek.

Ani słowa, śliczna Polonia! Sam kwiat narodowości.

**Banmistrz Wróbel** szuka znowu zaczepki, nazwał bowiem zastępcę strażnika Wożnika obelgą nie dającą się do powtórzenia, a torowego Bobka nazwał pijakiem, aczkolwiek tenże do najtrzeźwiejszych ludzi należy. Dyrekcya atoli zamiast ordynarnego gbura wysłać gdzie pieprz rośnie, cieszy się gagatkiem, którego nikt za człowieka nie chce uważać.

**Lwowskiemu wspólnikowi p. Kurowskiego** podajemy do wiadomości, że *„cięć cesarskich“* mamy jeszcze więcej w zapasie, radząc mu, aby zawczasu wycofał się z interesu, do którego nikt go nie zapraszał. „Precz z rękami mój Panie!“ a przedewszystkiem przestań wojować oszczerstwami, które zmusiłyby nas do udzielenia panu nauczki na całe życie.

**„Sparsystem“.** Dyrekcya lwowska wydała rozporządzenie, mocą którego nie lampiści, jak dotychczas, ale konduktorzy sami mają oświecać pociągi w godzinach zmierzchu w rozkładzie jazdy wykazanych. Kiedyż więc ten konduktor ma obsadzić podróżnych, poprzecinać karty jazdy, pozamykać przedziały i wogóle pozałatwiać wszystkie czynności przy pociągu, jeżeli w dodatku jeszcze świecenie lamp ma odtąd należeć do jego obowiązków. Prawdziwie bałagulska gospodarka obciążająca. jedną suchą szkapę kopą żydów, tuzinem bachorów i pakunkiem każdemu z nich do ręki. Pakunek nie zacięży szkapie, bo go dźwiga żyd albo żydziątko.

**Odjazd wycieczki do Budapesztu.** Czytamy w *Dzienniku polskim.* Wczoraj o godzinie 4 min. 44 wedle zegara kolejowego, odjechał ze Lwowa pociąg, wiozący wycieczkowców lwowskich do Budapesztu. Wycieczka ta nie ma zgoła jakiegoś polskiego, narodowego charakteru, wzięło w niej bowiem udział około stu pięćdziesięciu mówiących po niemiecku żydów, którzy, korzystając z taniego przejazdu, pojechali do Pesztu w interesach handlowych i około pięćdziesięciu Polaków, mówiących po polsku, wliczając w to już i kapelę narodową. Odezwa komitetu, by wycieczkowcy jechali w narodowych kostyumach, ten odniosła skutek, że dwóch uczestników wycieczki w nie się przybrało, mianowicie: młody majster szewski z ul. Gliniańskiej p. Czapkowski pojechał w piaskowego koloru kontuszu i czarnej konfederatce, rodzony zaś brat jego, przystrojony w kostyum kozacki, tj. w czarnym żupanie i wysokiej czapce na zawiasach z czerwonem denkiem.

Przesyłki pieniężne i korespondencye upraszamy nadsyłać pod adresem:

**Administracya „Nowego Kolejarza“ — Kraków, Szpitalna 17,** albo **Wiktor Bachowski, Kraków, Szlak 45.**

**Biuro redakcyjne otwarte codziennie od godziny 9—11 rano i od godziny 4—5 po południu.**

## NADESŁANE.

(Za dział ten redakcya nie odpowiada.)



Czcionkami drukarni Literackiej w Krakowie, Jagiellońska 10 — pod zarządem L. K. Górskiego.